

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM
29. MÄRZ 1934

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 595 113

KLASSE 63c GRUPPE 30

M 124471 II/63c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 15. März 1934

Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Akt.-Ges. in Magdeburg

Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge

BEST AVAILABLE COPY

Maschinenfabrik Buckau R. Wolf Akt.-Ges. in Magdeburg

Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge

Patentiert im Deutschen Reiche vom 20. Juli 1933 ab

Die Erfindung bezieht sich auf eine Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge mit vier je um eine senkrechte Achse schwenkbaren Gleisketten bzw. Gleiskettendrehgestellen und besteht darin, daß die Lenkstangen zum Einstellen der Gleiskettenlenkhebel so an einer Schwinge angelenkt sind, daß sich beim Bewegen der Schwinge ein ungleicher Verstellweg für die Gleiskettenfahrgerüste rechts und links der senkrechten Fahrzeuglängsmittelsebene ergibt. Die außenliegenden Fahrgerüste werden weniger eingeschwenkt als die innenliegenden, und zwar um so viel, daß die Quermittelachsen der einzelnen Gleisketten bzw. Fahrgerüste sich in jeder Lenkstellung ungefähr in einem Punkte schneiden. Dadurch wird das seitliche Zwängen und Gleiten der einzelnen Gleisketten auf dem Boden vermieden und Kraftbedarf und Verschleiß erheblich verringert.

Auf der Zeichnung ist eine Lenkvorrichtung nach der Erfindung in

Abb. 1 in Ansicht und in

Abb. 2 in Draufsicht dargestellt.

Das Fahrzeug ist auf vier Gleiskettendrehgestellen *A, B, C, D* abgestützt. Die Lenkung der Fahrgerüste erfolgt von der Schwinge 1 aus über die Lenkstange 2 und die Lenkhebel 3. Die Lenkhebel 3 zweier hintereinander angeordneter Fahrgerüste *A, C* bzw. *B, D* sind an dem mit waagerechter Führung versehenen Ende der zugehörigen Lenkstange 2 in waagerechter Ebene schwenkbar angelenkt und in dem Gleisketten- bzw. Fahrgerüstrahmen *E* in ihrer Achsenrichtung verschiebbar und in senkrechter Ebene schwenkbar geführt, so daß die Gleisketten bzw. Fahrgerüste in der waagerechten Ebene um jeden Winkel geschwenkt und in der gegebenen Richtung gehalten werden, sich aber sämtlichen Unebenheiten der Fahrbahn ohne Rückwirkung auf die Lenkhebel 3 anpassen

können. Die Anlenkpunkte 4 der Lenkstangen 2 an der Schwinge 1 sind erfindungsgemäß so weit auseinandergelegt, daß sich ein ungleicher Verstellweg für die Fahrgerüste rechts und links zur senkrechten Fahrzeuglängsmittelsebene ergibt, und zwar derart, daß die Quermittelachsen der einzelnen Gleisketten bzw. Fahrgerüste sich in jeder Lenkstellung ungefähr in einem Punkte schneiden, der dann Mittelpunkt der zu durchfahrenden Kurve ist. Z. B. werden bei Rechtsschwenkung des Fahrzeuges, wie dargestellt, die auf dem Außenbogen laufenden Fahrgerüste *A, C* weniger eingeschwenkt als die Innenfahrgerüste *B, D*. Die Schwinge 1 ist drehbar auf der Achse 5 am Fahrzeug gelagert und wird durch einen Motor über ein Getriebe eingestellt.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Lenkvorrichtung für Gleiskettenfahrzeuge mit vier je um eine senkrechte Achse schwenkbaren Gleisketten oder Gleiskettenfahrgerüsten, dadurch gekennzeichnet, daß die Lenkstangen (2) für die Einstellung der Gleisketten bzw. Fahrgerüste (*A, B, C, D*) für das Fahren in Kurven mit einer Schwinge (1) verbunden sind, an der die Lenkstangen in zwei symmetrisch zur senkrechten Längsmittelsebene des Fahrzeuges liegenden Punkten (4) angreifen.

2. Lenkvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die Angriffspunkte (4) der Lenkstangen (2) an der Schwinge (1) so weit auseinandergelegt sind, daß sich ein ungleicher Verstellweg für die Fahrgerüste rechts (*B, D*) und links (*A, C*) der Längsmittelsebene des Fahrzeuges ergibt derart, daß die Quermittelachsen der einzelnen Gleisketten bzw. Fahrgerüste sich in jeder Lenkstellung annähernd in einem Punkte schneiden.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1.

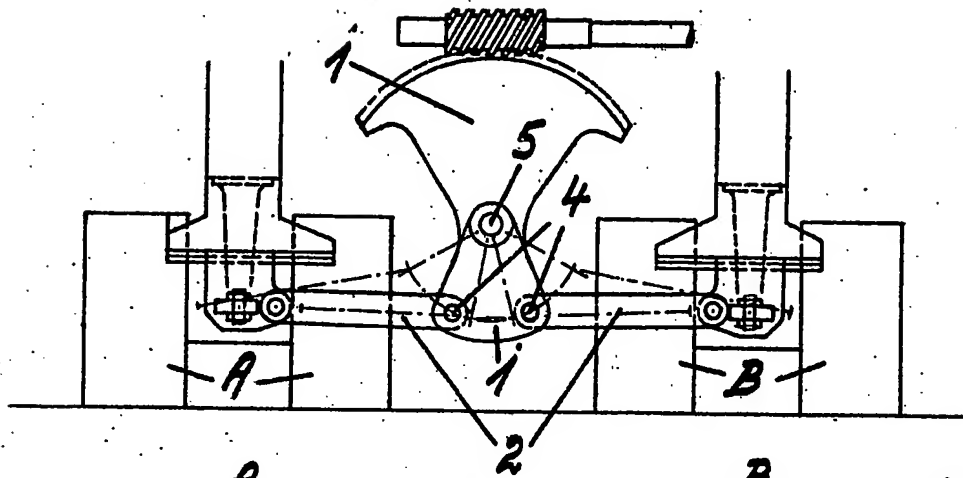


Abb. 2.

